

Tram Alexanderplatz – Kulturforum

<https://mein.berlin.de/projekte/strassenbahn-alexanderplatz-potsdamer-platzkultu-3/>

Stellungnahme des VCD Nordost

Grundsätze:

Mit dem Bau einer Tramtrasse gehört die Leipziger Str. natürlich zum ÖPNV-Vorrangnetz. Das heißt, dass bei der Trassengestaltung die Tram Vorrang genießen muss. Alle anderen Verkehrsarten haben im Konfliktfall in der Abwägung zurückzustehen.

Das heißt: Anzustreben ist bei der Planung, wo immer möglich, ein durchgängig eigener Gleiskörper, möglichst auf Rasengleis. Nur so kann die Tram ihre Qualitätsvorteile in Bezug auf Reisegeschwindigkeit und Komfort wirklich voll ausspielen und neue Fahrgäste gewinnen. Wo die Tram dagegen auf der Fahrbahn zwischen Kfz im Stau steckt, drohen sogar Verschlechterungen gegenüber dem Busverkehr.

Wo der Platz für einen besonderen Gleiskörper zunächst nicht ausreicht, ist daher immer auch zu prüfen, inwieweit andere Verkehrsarten auf parallelen anderen Trassen geführt werden können.

Hinweis: Auch nach dem gerade von SenUVK veröffentlichten Radnetz www.berlin.de/radverkehrsnetz verläuft die Vorrangroute für den Fahrradverkehr parallel über Mohrenstraße – Voßstraße. Radverkehr dürfte sich hier daher auf Ziel- und Quellverkehr direkt vor Ort beschränken.

Soweit ein eigener Gleiskörper völlig unmöglich ist, sollte eine konsequente Pulkführerschaft der Tram geplant werden. Das heißt, dass baulich sichergestellt wird, dass die Tram nicht von Kfz überholt werden kann.

Des weiteren sollte auch bei Tramplanungen der Grundsatz der Flächensparsamkeit verfolgt werden, um Barrierewirkungen abzubauen und urbanen Raum für Menschen zurück zu gewinnen.

VCD Nordost e.V.

Yorckstr. 48 | 10965 Berlin | Fon 030 /446 36 64 | Fax 030 /446 37 03 | info@vcd-nordost.org | www.vcd-nordost.de

Spendenkonto: GLS Bank | IBAN: DE41 4306 0967 8025 3138 01 | BIC GENODEM1GLS

Ihre Spende für den VCD ist steuerlich abzugsfähig.

Unsere konkreten Kritikpunkte an der aktuellen Planung:

1. Die Engstelle zwischen Mauerstraße und Charlottenstraße ist sicher der Knackpunkt in der Planung.

Hier muss dringend auf die in der aktuellen Planung dargestellten für Kfz überfahrbaren Kaps verzichtet werden. Sie kosten Fläche, ihre Funktion ist dabei völlig unklar. Sie ermöglichen baulich ein Überholen der Tram durch Kfz, während die Tram hält. Dadurch entstehen gefährliche Konflikte mit ein- und aussteigenden Fahrgästen. Dies kann auch durch Verkehrszeichen oder Lichtsignalanlagen nicht völlig ausgeschlossen werden. Während eine Tram hält, ist das Überholen auf dem Kap unzulässig. Während keine Tram hält, ist das überfahrbare Kap dagegen völlig überflüssig.

Für Kfz überfahrbare Kaps machen überhaupt nur Sinn bei einem durchgehenden besonderen Gleiskörper für die Tram.

Besser: Wenn ein eigener durchgehender besonderer Gleiskörper in dieser Engstelle tatsächlich überhaupt nicht möglich ist, dann sollte eine konsequente Pulkführerschaft der Tram auch an der Haltestelle durchgesetzt werden: Tram fährt und hält auf der Fahrbahn, es gibt keine Nebenfahrbahn für Kfz, Kfz müssen hinter der Tram warten. Nur so können gefährliche Konflikte an der Haltestelle mit ein- und aussteigenden Fahrgästen konsequent vermieden werden. Safety first!

2. Zwischen Charlottenstraße und Spittelmarkt Verkehrsfläche reduzieren, Raum für Menschen schaffen, auch für Klimaresilienz: Wir fordern den Leipziger Park!

Die aktuelle Verkehrsfläche in diesem Abschnitt ist vor allem eine breite asphaltierte Barriere insbesondere für querenden Fußverkehr. An diesem zentralen historischen Ort sollte stattdessen urbaner Lebensraum zurückgewonnen werden.

Mit der aktuellen Planung entsteht der Eindruck, dass die vorhandene übergroße Verkehrsfläche großzügig weiter als solche verplant wurde, wenn auch für andere Verkehrsarten. Das hier geplante Kehrgleis ist an dieser Stelle nicht wirklich betrieblich sinnvoll, Weichen zum Gleiswechsel wären für Betriebsstörungen ausreichend. Das Ziel von Flächensparsamkeit wurde offenbar nicht verfolgt. Die Barrierewirkung für querenden Fußverkehr ist zwar leicht gemildert, besteht aber weiter fort. Das im Fußverkehrsteil des Berliner Mobilitätsgesetzes festgeschriebene Ziel, die Straße, hier die Leipziger Straße, innerhalb einer Grünphase vollständig queren zu können, bleibt so unerreichbar.

VCD Nordost e.V. Yorckstr. 48 | 10965 Berlin

Besser: Die Straßenquerschnitts-Planung für die Leipziger Straße vom Mauerstraße bis Charlottenstraße sollte mit gedachter gleicher Fassadenflucht bis Spittelmarkt verlängert werden bzw. nur leicht verbreitert und verschwenkt, sodass ein durchgehender besonderer Gleiskörper möglich wird. Das Verkehrsaufkommen ist in diesem Abschnitt gleich, sodass auch keine größere Verkehrsfläche benötigt wird. Stattdessen entsteht eine urbane Verkehrsfläche mit menschlichen Dimensionen.

Lärmschutz oder Gleichbehandlung sind kein stichhaltiger Grund, die Tram mittig zwischen den Bestandsbebauungen auf beiden Seiten zu führen. Die bauliche Situation ist auch nicht vergleichbar: Während auf der Nordseite Blockrandbebauung herrscht, befinden sich auf der Südseite Punkthäuser mit breiten offenen Flächen dazwischen. Die Tram in der Mitte der Fläche zu führen zerschneidet wertvollen Raum und beschränkt die Gestaltungsmöglichkeiten.

Besser: Die Tram und die gesamte Verkehrsfläche sollten auf der Südseite entlang der Punkthäuser und offenen Flächen geführt werden, in gedachter Verlängerung der Straßenflucht auf Höhe der Friedrichstraße. So entsteht auf der Nordseite eine zusammenhängende Fläche, die in deutlich höherer Qualität für Aufenthalt, Spielen, Erholung und auch Klimaresilienz grün gestaltet werden kann: Der Leipziger Park!

3. Die Haltestellenanordnung sollte auch noch überdacht werden:

Haltestellen sollten dort angeordnet werden, wo die meisten Fahrgäste zu erwarten sind.

Wir begrüßen, dass die zuvor geplanten Haltestellen „Leipziger Platz“ und „Varian Frey Straße“ aufgegeben und zur Haltestelle „Potsdamer Platz“ zusammengezogen wurden: in beiden Richtungen unmittelbar westlich von Ebertstraße und Stresemannstraße, um die Umsteigewege zu Regional-, S- und U-Bahn möglichst kurz zu halten. Denn es wird sich um einen sehr wichtigen Umsteigepunkt handeln.

Dadurch entstehen allerdings auch ungleichmäßige Abstände zwischen den weiteren Haltestellen, die außerdem nicht unbedingt dort liegen, wo die meisten Fahrgäste zu erwarten sind:

"Wilhelmstraße" sollte etwa mittig zwischen "Potsdamer Platz" und "Friedrichstraße" liegen, mithin also (in beiden Fahrtrichtungen) jedenfalls westlich der Wilhelmstraße. Bezugsobjekte mit hohem Fahrgastpotential sind hier möglicherweise das Finanzministerium mit vielen Mitarbeiter*innen, jedenfalls aber die Mall of Berlin. Insofern wäre anstatt "Wilhelmstraße" eine Haltestelle "Bundesrat" auf Höhe der Mall bedenkenswert. Der Gehweg auf der südlichen Straßenseite ist hier breiter und bietet mehr Raum für Wartebereiche. Jedenfalls sollte die Haltestelle in beiden Fahrtrichtungen im Bereich östlich des Haupteingangs zur Mall und westlich der Wilhelmstraße liegen.

VCD Nordost e.V.

Yorckstr. 48 | 10965 Berlin | Fon 030 /446 36 64 | Fax 030 /446 37 03 | info@vcd-nordost.org | www.vcd-nordost.de
Spendenkonto: GLS Bank | IBAN: DE41 4306 0967 8025 3138 01 | BIC GENODEM1GLS

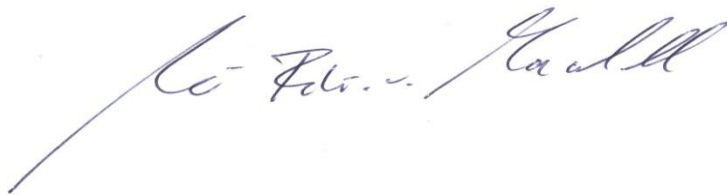
Ihre Spende für den VCD ist steuerlich abzugsfähig.

VCD Nordost e.V. Yorckstr. 48 | 10965 Berlin

"Kulturforum" sollte auch nicht vor der Neuen Nationalgalerie geplant werden, sondern eher zwischen Neuer Staatsbibliothek und Philharmonie. Hier sind wesentlich mehr Fahrgäste zu erwarten. Besonders hoher Bedarf besteht, wenn Aufführungen in der Philharmonie beginnen oder enden, hier sollten nicht tausende Menschen gleichzeitig zu weit entfernten Haltestellen geschickt werden.

Vor der Neuen Nationalgalerie sind dagegen deutlich weniger Fahrgäste zu erwarten. Hier könnte stattdessen das Kehrgleis entstehen, das bislang am historischen Entstehungsort Berlins geplant ist. An dieser Stelle wäre es ein qualifizierter Abschluss, bis die Strecke nach Steglitz verlängert wird. Und auch dann macht es hier betrieblich wesentlich mehr Sinn.

Berlin, 08.09.2021



Heiner v. Marschall, Landesvorsitzender VCD Nordost

heiner.v.marschall@vcd-nordost.de

0174-465 6523

Der VCD (Verkehrsclub Deutschland) ist der ökologische Verkehrsclub.
Wir setzen uns ein für eine klimagerechte Verkehrswende und Mobilität für Menschen..
Schwerpunkte sind die Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad und Fußverkehr)
sowie mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer,
insbesondere Kinder, Ältere und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.

Der VCD Nordost ist der Landesverband für Berlin und Mecklenburg-Vorpommern.

Derzeit unterstützen ca. 55.000 Mitglieder und Förderer den einzigen ökologischen Verkehrsclub.
Sie auch?

<http://www.vcd.org/mitgliedschaft-nordost>

VCD Nordost e.V.

Yorckstr. 48 | 10965 Berlin | Fon 030 /446 36 64 | Fax 030 /446 37 03 | info@vcd-nordost.org | www.vcd-nordost.de

Spendenkonto: GLS Bank | IBAN: DE41 4306 0967 8025 3138 01 | BIC GENODEM1GLS

Ihre Spende für den VCD ist steuerlich abzugsfähig.